

This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problem Mailbox.**

#2
P. Weller
06/11/02

Attorney Docket: 1891/50917
PATENT

IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

J1011 U.S. PTO
10/087933
03/05/02

Applicant: Holger JAHN

Serial No.: (To Be Assigned)

Filed: March 5, 2002

Title: **WHEELCHAIR TIRE**

CLAIM FOR PRIORITY UNDER 35 U.S.C. §119

Commissioner for Patents
Washington, D.C. 20231

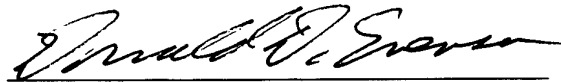
Sir:

The benefit of the filing date of prior foreign application No. **201 04 394.7**, filed in **Germany** on **March 6, 2001**, is hereby requested and the right of priority under 35 U.S.C. §119 is hereby claimed.

In support of this claim, filed herewith is a certified copy of the original foreign application.

Respectfully submitted,

March 5, 2002



Donald D. Evenson
Registration No. 26,160

CROWELL & MORING, LLP
P.O. Box 14300
Washington, DC 20044-4300
Telephone No.: (202) 624-2500
Facsimile No.: (202) 628-8844
DDE:alw



1
P. 11/12
J1011 U.S. PTO
10/087933
03/05/02

**Prioritätsbescheinigung über die Einreichung
einer Gebrauchsmusteranmeldung**

Aktenzeichen: 201 04 394.7

Anmeldetag: 6. März 2001

Anmelder/Inhaber: Ralf Bohle GmbH & Co KG, Reichshof/DE

Bezeichnung: Rollstuhlreifen

IPC: B 60 C, A 61 G

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Gebrauchsmusteranmeldung.

München, den 4. Februar 2002
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag.

Agur...

Anmelder:

Ralf Bohle GmbH & Co. KG
Otto-Hahn-Straße 1

51580 Reichshof

06.03.01
G 40082 DE
Dr.W/ae

Rollstuhlreifen

Die Erfindung betrifft einen Rollstuhlreifen mit einer Karkasse und mit einem auf deren Außenseite aufgebrachten Laufprofil und gegebenenfalls einer erhabenen Beschriftung.

Rollstuhlreifen werden bisher in der gleichen Weise ausgebildet wie Fahrradreifen. Das symmetrisch zur Mittelebene des Reifens aufgebrachte Laufprofil ragt dabei in den Bereich der Seitenwand herein. Üblicherweise ist auf der Seitenwand auch noch eine ebenfalls mit ausvulkanisierte erhabene Beschriftung vorhanden. Solche in der Art von Fahrradreifen ausgebildeten Reifen haben sich im Reha-Bereich bei der Verwendung für Rollstühle insofern nachteilig erwiesen, als für handgetriebene Rollstühle die Hände der im Rollstuhl sitzenden Person mit dem nach oben überstehenden Laufprofil und gegebenenfalls auch mit den vorstehenden Beschriftungsteilen in Berührung kommen. Dies auch dann, wenn, wie das in der Regel der Fall ist, der Rollstuhl nicht durch unmittelbares Angreifen am Reifen selbst, sondern durch Angreifen an einem dem Rad außen in relativ geringem Abstand vorgelagerten Antreibring bewegt wird. Solche Berührungen können, wenn sie immer wieder zwangsläufig erfolgen, zu Verletzungen der Hand der Bedienungsperson führen.

Es ist die Aufgabe der Erfindung hier Abhilfe zu schaffen und einen bedienungsfreundlicheren und auch ergonomisch besseren Reifen für Rollstühle und für den Reha-Bereich zu schaffen.

Zur Lösung dieser Aufgabe wird bei einem Rollstuhlreifen der eingangs genannten Art vorgeschlagen, dass die Karkasse mindestens an einer Reifenaußenwand von dem an der Felgenkante anliegende Bereich ausgehend glatt und profil- und beschriftungsfrei mindestens bis zu einer durch die Mitte des Reifenhohlraums verlaufende Ebene ausgebildet ist, deren Schnittstelle mit dem Reifenmantel maximal um 45° versetzt zu der Schnittstelle der Reifen-Mittelebene mit dem Reifen verläuft.

Unter "glatt" soll dabei verstanden werden, dass die Reifenaußenwand keine Dynamorillen, keine Formenteilnaht und auch keine Noppen aufweist, die durch die Anordnung von Entlüftungsöffnungen bei der Reifenherstellung entstehen.

Durch diese Ausgestaltung kann zumindest die später die Außenseite des Rades des Rollstuhls bildende Seite des Reifens so gestaltet werden, dass bei Handantrieb die Hände und insbesondere der Handballen, der auf der Innenseite des Antriebsringes angelegt werden soll, nicht am Reifen wundgescheuert werden kann. Die Erfindung ergibt somit einen insbesondere für den Reha-Bereich geeigneten Reifen, der von üblichen Fahrradreifen abweicht und speziell auf den Verwendungszweck für Rollstühle ausgelegt ist.

In Weiterbildung der Erfindung kann die glatte und profilfreie Außenseite des Reifens dadurch gebildet werden, dass das Laufprofil asymmetrisch zur Reifenmittelebene angeordnet ist, und nur bei der späteren Montage des Reifens auf der Innenseite des Rollstuhls, also zur Bedienungsperson hin, das eigentliche mit der Bodenfläche in Berührung kommende Reifenprofil aufweist, das nach der Außenseite hin immer geringere Tiefe erhält und dann in die glatte Außenseite übergeht.

Es ist aber auch möglich, den Rollstuhlreifen dadurch zu verwirklichen, dass ein an sich symmetrisch ausgebildetes Laufprofil seitlich versetzt zur Mittelebene so angeordnet wird, dass es auf der nach der Reifenmontage der Bedienungsperson zugewandten Seite des Reifens verläuft. Eine solche Ausgestaltung empfiehlt sich vor allem auch dann, wenn die Rollstuhlräder mit einem gewissen Sturz zur Vertikalebene am Rollstuhl so angeordnet werden, dass der Abstand der beiden Rollstuhlräder an ihren auf dem Boden aufstehenden Flächen größer ist als an den dem Rollstuhlfahrer zugewandten Oberflächen. Wird in Weiterbildung der Erfindung der seitliche Versatz des Laufprofils entsprechend dem Sturz der Radanordnung gewählt, so läuft das Laufprofil am Boden mit dem gewünschten vollen Eingriff ab, während es oben im Bereich der im Rollstuhl sitzenden Person zu der Innenseite des Rollstuhls und damit zu der im Rollstuhl sitzenden Person versetzt ist. Auf der Seite also, an der der Angriff der Hände der Bedienungsperson zur Fortbewegung des Rollstuhles erfolgt, also an der Außenseite der beiden Rollstuhlreifen, liegt daher kein Profil vor und es wird ein Aufscheuern der Hände der Bedienungsperson wirksam verhindert.

Bei einer vorteilhaften Weiterbildung der Erfindung kann schließlich auch vorgesehen werden, dass die Außenseite des Reifens mit einer besonders reibungsarmen Beschichtung versehen wird, die aufgrund ihrer Gleitfähigkeit handschonend wirkt und gleichzeitig aber auch eine Verschmutzung der Außenseite weitgehend verhindern kann.

Natürlich wäre es auch möglich, einen Rollstuhlreifen nach der Erfindung auch nur mit einem schmalen in der Mittelebene des Reifens verlaufenden Profil zu versehen, so dass beide Außenseiten des Reifens im Sinne der Erfindung glatt und profilfrei ausgebildet werden können. Eine solche Ausführungsform, bei der nur noch wenig Laufprofil dem Bodeneingriff zur Verfügung steht, ist aber als ein sogenannter "Indoor-Reifen" durchaus

zweckmäßig. Auch mit einem solchen Reifen, bei dem keine bestimmte Montageanordnung einzuhalten ist, können Verletzungen durch Aufscheuern der Hand der Bedienungsperson vermieden werden.

Die Erfindung ist anhand von Ausführungsbeispielen in der Zeichnung dargestellt und wird im folgenden erläutert. Es zeigen:

Fig. 1 die schematische Darstellung einer Frontansicht eines Rollstuhles, der mit Reifen nach der Erfindung ausgestattet ist,

Fig. 2 die vergrößerte Darstellung des Details III in Fig. 1 in einer ersten Ausführungsform und

Fig. 3 die vergrößerte Darstellung des Details III in Fig. 1 in einer weiteren Ausführungsform.

Die Fig. 1 lässt schematisch erkennen, dass die beiden größeren Räder 2 und 3 eines Rollstuhles 1 - dessen kleinere Räder nicht gezeigt sind - jeweils unter einem Sturz mit dem Winkel α zu einer Vertikalebene am Rollstuhl 1 angeordnet sind. Die im Rollstuhl sitzende Person 4 übergreift in bekannter Weise die Oberseite der Räder 2 und 3 und bewirkt den Antrieb des Rollstuhls durch Anpacken an jeweils einem der Rädern 2 bzw. 3 außen vorgelagerten Antriebsring 5. Es wird deutlich, dass an den Stellen 6, die jeweils im Bereich der Oberseite der Räder und des Antriebsrings 5 liegen, eine Berührung der Hände der im Rollstuhl sitzenden Person 4 mit der Außenseite der jeweils an den Rädern 2 und 3 angeordneten Reifen 7 nicht vermieden werden kann. Dies kann zu einem Aufscheuern der Hände, insbesondere des Daumens oder des Handballens an der Außenseite des jeweiligen Reifens 7 führen. Dieser Nachteil tritt insbesondere dann ein, wenn der Reifen, der üblicherweise wie ein Fahrradreifen ausgebildet ist, ein die Karkasse 8 des Reifens 7

außen weit übergreifendes Stollenprofil und auf der nach außen gewandten Seite auch noch eine einvulkanisierte erhabene Schrift aufweist. Auch die üblicherweise vorhandenen kleinen Noppen, die auf die Entlüftungsöffnungen der Herstellungsform zurückgehen, tragen zu Verletzungen durch Aufscheuern bei.

Die Fig. 2 zeigt eine vergrößerte Darstellung des in der Fig. 1 links angeordneten Reifens in einer ersten Ausführungsform. Der Reifen 7 besitzt in an sich bekannter Weise eine torusförmig verlaufende Karkasse 8, die unten mit zwei Felgenwülsten 9 zur Befestigung an einer nicht gezeigten Felge versehen ist. Die Karkasse 8 ist bei diesem Reifen mit einem Laufprofil 10 versehen, das asymmetrisch zu der Mittelebene 11 des Reifens ausgebildet ist und auf der später die Außenseite 12 des Reifens bildenden Seite vollkommen glatt, ohne jede hervorstehenden Teile, also ohne Beschriftung und jedenfalls bis zu der schematisch angedeuteten ersten Grenzebene 13 ohne nennenswertes nach außen vorstehendes Profil ist. Die Außenseite 12 weist auch keine "Entlüftungsnoppen" auf. Die Ebene 13 verläuft durch die Mitte des Reifentorus und weist eine Schnittstelle 14 mit dem Reifen auf, die gegenüber der Schnittstelle 15 der Mittelebene 11 mit dem Reifen um den Winkel β nach außen versetzt ist. Die Profilierung ist in diesem Bereich entweder gar nicht vorhanden oder nur mit geringer Tiefe ausgestaltet. Das Profil wird zur Mittelebene 11 hin immer tiefer und bleibt in dieser Profilstärke auf der späteren Innenseite des Reifens 7 gleich.

Es leuchtet ohne weiteres ein, dass ein solcher Rollstuhlreifen, insbesondere wenn er unter einem Sturz so angestellt ist, dass die Mittelebene 11 schräg zu einer Vertikalen steht, auf seiner Außenseite 12, auf der später die Hände der im Rollstuhl sitzenden Person 4 angreifen müssen, äußerst bedienungsfreundlich ausgebildet ist. Ein Aufscheuern der Hände wird nahezu vollständig vermieden, ohne dass jedoch die Laufeigenschaften des Reifens und des Rollstuhls nachteilig beeinflusst

werden. Die der Außenseite 12 zugewandten Reifenaußenwand kann dabei, um die Bedienung noch weiter zu verbessern, mit einer reibungsarmen, möglicherweise auch gleitfähigen Beschichtung 19 versehen sein.

Die Fig. 2 lässt auch erkennen, dass größere Profilerhebungen, wie etwa Noppen oder dergleichen des Laufprofils 10 nach außen nicht über eine zweite Grenzebene 16 vorstehen, die parallel zur Mittelebene 11 des Reifens 7 verläuft und durch die Schnittstelle 14 der ersten Grenzebene 13 mit dem Reifen 7 geht. Diese Ausgestaltung sichert zu, dass in den Greifbereich keine die Handhabung behindernden Vorsprünge oder Profilteile hereinragen. Die zweite Grenzebene 16 stellt dabei natürlich nur die äußerste Grenze dar. Ihre Lage kann, je nach gewünschter Profilart oder Ausbildung, auch mehr zur Mittelebene 11 hin verschoben sein. Das gilt natürlich auch für die erste Grenzebene 13, die eine Radialebene ist. Der Winkel β zwischen dieser Ebene und der Mittelebene 11 kann natürlich auch kleiner als 45° sein. In keinem Fall darf dieser Winkel aber größer als 45° werden.

Die Fig. 3 zeigt eine Variante des Reifens nach Fig. 2. Gleiche Teile sind dabei in Fig. 3 mit den gleichen Bezugszeichen wie in Fig. 2 versehen.

Unterschiedlich zum Reifen nach Fig. 2 ist hier, dass das Laufprofil 10' des Reifens 7' ein symmetrisch ausgebildetes Laufprofil ist, das eine Symmetrieebene 17 besitzt. Symmetrisches Laufprofil soll in diesem Zusammenhang heißen, dass die nach außen über die Karkasse 8 vorstehenden Profilierungen in ihrer Höhe symmetrisch zu der Ebene 17 ausgebildet sind. Dabei kann die Art der Profilierung entweder ebenfalls symmetrisch zur Ebene 17 sein oder auch bezüglich der Anordnung von Vertiefungen oder Rillen unterschiedlich. Im vorliegenden Fall ist lediglich maßgebend, dass es sich bei dem Laufprofil 10' auch um ein vollkommen symmetrisch zur Ebene 17 hin ausgebil-

detes Laufprofil handeln kann, das aber im Sinne der vorliegenden Erfindung mit seiner Mittelebene 17 um den Winkel α gegenüber der Mittelebene 11 des Reifens versetzt angeordnet ist, und zwar so, dass die Karkasse 8 wiederum später auf der am Rollstuhl nach außen gerichteten Seite 12 von dem an der Felgenkante 9 anliegenden Bereich ausgehend mindestens bis zu der ersten Grenzebene 13 vollkommen profil- und beschriftungsfrei ausgebildet ist. Auch in diesem Fall stehen keinerlei Profilteile des Laufprofils 10' oder Entlüftungsnoppen nach dieser glatt ausgebildeten Außenseite der Karkasse 8 über die zweite Grenzebene 16 hinaus.

Der Versatzwinkel α kann dabei, wie auch anhand von Fig. 1 angedeutet ist, dem Radsturz von etwa 9° bis 16° angepasst sein. Ein solcher Radsturz ist insbesondere bei Sport-Rollstühlen vorgesehen. In einem solchen Fall würde dann der Reifen 7' mit dem Mittelprofilstreifen 18 seines Laufprofils 10' auf der Bodenfläche zur Anlage kommen, auf der der Rollstuhl 1 bewegt wird.

Es ist natürlich auch denkbar, beispielsweise den Reifen 7 nach Fig. 2 als sogenannten "Indoor"-Reifen mit einem Laufprofil zu versehen, das symmetrisch zur Mittelebene 11 aufgebaut ist, aber der Ausgestaltung des Profils links von der in Fig. 2 gezeigten Mittelebene 11 entspricht. Es entsteht dann ein Reifen, der eigentlich nur noch im Bereich seiner Mittelebene 11 ein nennenswert über die Karkasse nach außen vorstehendes Profil aufweist, das aber nach beiden Seiten von der Mittelebene 11 aus abflacht. Ein solcher Reifen, der vorwiegend für Rollstühle eingesetzt wird, die nur innerhalb von Räumen verwendet werden, besitzt aber ausreichendes Laufprofil für diesen Zweck und bietet den Vorteil, dass er ungeachtet seiner Montage auf der Felge auch dann, wenn die Räder ohne Sturz angeordnet sind, ergonomisch und bedienungsfreundlich für die im Rollstuhl sitzende Person ist, die auch dann am Antriebsring in einfacher Weise anpacken kann, ohne befürchten zu müssen,

dass irgendwelche Teile der Hand von der Reifenaußenseite aufgescheuert werden.

Durch die Erfindung ist somit ein speziell für Rollstühle und für den Reha-Bereich ausgebildeter Reifen mit entscheidenden Vorteilen entwickelt worden.

Schutzansprüche

1. Rollstuhlreifen mit einer Karkasse (8) mit einem auf deren Außenseite aufgebrachten Laufprofil (10, 10') und gegebenenfalls einer erhabenen Beschriftung, dadurch gekennzeichnet, dass die Karkasse (8) mindestens an einer Reifenaußenwand von dem später mit der Felgenkante anliegenden Bereich ausgehend glatt und profil- und beschriftungsfrei mindestens bis zu einer durch die Mitte des Reifenhohlraums verlaufenden ersten Grenzebene (13) ausgebildet ist, deren Schnittstelle (14) am Reifen maximal um einen Winkel (β) von 45° versetzt zu der Schnittstelle (15) der Mittelebene (11) mit dem Reifen (7) verläuft.
2. Rollstuhlreifen nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass das Laufprofil (10) asymmetrisch zur Mittelebene (11) ausgebildet ist.
3. Rollstuhlreifen nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass das Laufprofil (10') seitlich versetzt zur Mittelebene (11) angeordnet ist.
4. Rollstuhlreifen nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, dass der Winkel (α) des Versatzes der Mittelebene (17) des Profils (10') dem Sturz der Radanordnung entspricht.
5. Rollstuhlreifen nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Profilerhebungen des Laufprofils (10, 10') zur glatten Außenwand der Karkasse (8) hin durch eine zweite Grenzebene (16) begrenzt sind, die parallel zur Mittelebene (11) und durch die Schnittstelle (14) der ersten Grenzebene (13) mit dem Reifen (7) verläuft.

6. Rollstuhlreifen nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Reifenaußenwand mit einer reibungsarmen, gegebenenfalls auch gleitfähigen Beschichtung (19) versehen ist.

Fig. 1

